Br N 97-234

De Spoorwegverbinding tusschen Deli Atjeh en de Aroebaai door J. Roest.

W·H·LANGERVELD
BOEKBINDER
AMSTERDAM

BrN97-234

ISN=211057

KONINKLIJK INSTITUUT VD TROPEN-BIBLIOTHEEK
14 0000 0253 2285

Tydschrift voor het

Binnenlandsch Bestuur

Deel XLIX Afl. 6.

(Batavia ~~Dec.~~ 1916.)

Kon. Inst. v/d Tropen
CENTRALE BOEKERIJ
AMSTERDAM

DE SPOORWEGVERBINDING TUSSCHEN DELI ATJEH EN DE AROEBAAI.

(Met kaart)

Tydschrift voor het
Binnenlandsch Bestuur
Deel XLIX Afl. 6.
(Batavia Dec. 1915.)

Kon. ... v/d Tropen
CENTRALE BOEKERIJ
AMSTERDAM

DE SPOORWEGVERBINDING TUSSCHEN DELI ATJEH EN DE AROEBAAI.

(Met Kaart)

---------- . ----------

Sedert het artikel "Belawanhaven en Atjeh-tram" van de hand van steller dezes, in de December-aflevering 1912 van dit Tydschrift verscheen, is het daarin behandelde vraagstuk zoodanig zyn oplossing genaderd, dat het niet ondienstig voorkomt de verdere gebeurtenissen welke aan den huidigen stand van bedoeld vraagstuk zyn voorafgegaan en op de ontwikkeling daarvan van invloed zyn geweest, zoomede die ontwikkeling zelve v.z.m. kortelings weer te geven en aan een beschouwing te onderwerpen.

In antwoord op het in vorengenoemd artikel bedoeld schryven van den heer Beyerman aan den heer Schadee, Oud-lid van den Plaatselyken Raad van het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra en oud administrateur der Deli Spoorweg-Maatschappy, heeft laatstgenoemde den heer Beyerman geantwoord in een open brief, waaraan wy het volgende ontleenen.

De heer Schadee had aan den Cultuurraad de vraag gesteld, of deze zich zou neerleggen by de vaststelling van een voor het Cultuurgebied zoo belangryk plan als dat ter voltooiing van den Atjeh-tramweg, zonder door de Regeering daarover te zyn gehoord en in staat gesteld zyne eventueele bezwaren te doen kennen, en daarby als zyne meening te kennen gegeven, dat het by den huidigen stand van het havenvraagstuk de voorkeur zou verdienen Pangkalan Brandan als eindpunt van den Atjehtramweg te kiezen in plaats van Telok Taboehan.

De Minister heeft de keuze van Telok Taboehan gemotiveerd met te wyzen op het bestaand verkeer in de Aroebaai. "Daar hieruit blykt, dat de Minister verkeerd is voorgelicht," aldus de heer Schadee, "heb ik er op gewezen dat van het bestaand ver-

.Sedert het artikel "Belawanhaven en Atjehtram" van de hand van steller dezes,in de Devember-aflevering 1912 van dit Tydschrift verscheen,is het daarin behandelde vraagstuk zoodanig zyn oplossing genaderd,dat het niet ondienstig voorkomt de verdere gebeurtenissen welke aan den huidigen stand van bedoeld vraagstuk zyn voorafgegaan en op de ontwikkeling daarvan van invloed zyn geweest,zoomede die ontwikkeling zelve v.z.m. kortelings weer te geven en aan een beschouwing te onderwerpen.

In antwoord op het in vorengenoemd artikel bedoeld schryven van den heer Beyerman aan den heer Schadee,Oud-lid van den Plaatselyken Raad van het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra en oud administrateur der Deli Spoorweg-Maatschappy,heeft laatstgenoemde den heer Beyerman geantwoord in een open brief, waaraan wy het volgende ontleenen.

De heer Schadee had aan den Cultuurraad de vraag gesteld,of deze zich zou neerleggen by de vaststelling van een voor het Cultuurgebied zoo belangryk plan als dat ter voltooiing van den Atjeh-tramweg,zonder door de Regeering daarover te zyn gehoord en in staat gesteld zyne eventueele bezwaren te doen kennen,en daarby als zyne meening te kennen gegeven,dat het by den huidigen stand van het havenvraagstuk de voorkeur zou verdienen Pangkalan Brandan als eindpunt van den Atjehtramweg te kiezen in plaats van Telok Taboehan.

De Minister heeft de keuze van Telok Taboehan gemotiveerd met te wyzen op het bestaand verkeer in de Aroebaai."Daar hieruit blykt, dat de Minister verkeerd is voorgelicht",aldus de heer Schadee,"heb ik er op gewezen dat van het bestaand ver-

keer voor de keuze van een spoorweghaven voor Tamiang alleen van belang is de import- en exporthandel van Tamiang, en dat deze niet is gevestigd aan de Aroebaai maar in Pangkalan Brandan."

Waar nu het bestaand verkeer de door de Regeering gedane keuze niet kan wettigen, moeten wij onderzoeken of de verwachtingen voor de toekomst daartoe aanleiding kunnen geven, m.a.w. of verwacht mag worden dat Telok Taboehan als nieuwe kusthaven en als eindstation van den Atjehtramweg de import- en exporthaven voor Tamiang zal worden.

„Nu is gebleken, dat de grootere diepgang in de Sembilangeul tot nog toe geen aanleiding heeft gegeven tot verplaatsing van het door mij beschouwde gedeelte van het verkeer naar de bestaande havenplaatsen aan deze geul en ik leid hieruit af, dat die grootere diepgang ook geen grond oplevert voor de verwachting, dat dit verkeer zich naar een nieuwe havenplaats Telok Taboehan zal verplaatsen."

Dat ook de tramwegverbinding met Kwala Simpang de beoogde verplaatsing van verkeer waarschijnlijk niet ten gevolge zal hebben, had de heer Schadee aangetoond door er op te wijzen, dat de Langsa-haven, nu reeds door den tramweg met genoemde plaats verbonden, bij een eventueele verplaatsing van den handel eerder daarvoor zal worden gekozen, omdat het dichter is gelegen bij het centrum der Atjehsche cultuurondernemingen. Bij verdere uitbreiding der Atjehsche cultures in noordelijke richting heeft Langsa zelfs alle kans zelf het centrum daarvan te worden.

Ook had de heer Schadee er op gewezen, dat zelfs al zou men er in slagen de import en export voor Tamiang tot eene verplaatsing van Pangkalan Brandan naar Telok Taboehan te dwingen, daaraan geen enkel voordeel voor het Cultuurgebied verbonden zou zijn, want dat in dit geval de ontwikkeling van Telok Taboehan slechts zou worden verkregen door groot nadeel toe te brengen aan den handel van Pangkalan Brandan.

De heer Schadee had zich op het standpunt gesteld, dat niet is gebleken, dat de Regeering de Aroebaai tot oceaanhaven wil inrichten en zelfs naar alle waarschijnlijkheid daarover in de eerste jaren nog geen beslissing zal worden genomen. Het Atjehsche tramwegplan is gebaseerd op de onderstelling, dat het werk te Belawan zal mislukken en dat de Aroebaai de oceaanha-

ven voor de Oostkust zal worden. Dit zou ter verdediging van dit plan onomwonden verklaard zijn aan de directie der D.S.M. door den toenmaligen Hoofdinspecteur der Spoor- en tramwegen, den Heer van Stipriaan Luiscius.

Alleen voor dit geval zou Telok Taboehan als eindpunt van den Atjehtram goed gekozen zijn, maar de heer Schadee vraagt, of het niet in hooge mate voorbarig zou zijn millioenen uit te willen geven met het oog op deze zeer onzekere kans en een paar ton te weigeren voor een verbinding, waarvan met zekerheid een gunstig resultaat mag worden verwacht.

Aan de verbinding met Pangkalan Brandan bestaat dadelijke behoefte en daarom moet deze lijn het eerst worden gebouwd. Wil men dan bovendien een zijlijn maken naar Telok Taboehan, om aan de Aroebaai „a fair chance" te geven, dan zou dit, naar het oordeel van den heer Schadee, *wel geldverspilling zijn, maar deze daartegen overigens geen bezwaar hebben* [1]), mits bij het ontwerp voor het havenemplacement er slechts acht op wordt geslagen, dat dit later eventueel tot een emplacement voor een oceaanhaven der Oostkust moet kunnen worden omgebouwd en geen toestanden worden geschapen, die later het gebruik als zoodanig zouden kunnen belemmeren.

Verder acht de heer Schadee het gekozen tracé van Besitang naar Telok Taboehan, dat van de Besitang-rivier noordelijk om de heuvels, tusschen de Aroebaai en den weg naar Pangkalan Brandan loopt, minder gunstig. Wanneer men echter in stede hiervan zuidelijk door die heuvels gaat en ongeveer halverwege den afstand tot Pangkalan Brandan de lijn splitst in één tak naar Telok Taboehan en één naar Pangkalan Brandan zou men gemakkelijk een goede verbinding krijgen in de drie richtingen Besitang-Pangkalan Brandan, Besitang-Telok Taboehan en Pangkalan Brandan-Telok Tahoehan.

Uit verkenningen van de Deli Spoorweg-Maatschappij zou gebleken zijn, dat voor deze lijnen in deze richtingen gunstige trace's zijn te vinden, volgens welke de aanleg daarvan op zeker niet meer dan *f* 800.000 behoeft te worden geschat. Daar voor de door de Genie ontworpen lijn *f* 510.000 wordt noodig geacht,

1) Cursiveering dezerzijds aangebracht.

zal men aldus voor nog geen drie ton meer de volgende voordeelen verkrijgen:

1e. dat binnen den kortst mogelijken tijd, vermoedelijk zelfs binnen twee jaar de rechtstreeksche railverbinding wordt verkregen;

2e. dat de handel vrij blijft in de keuze van de haven en zich dus daar zal kunnen ontwikkelen, waar de omstandigheden het gunstigst zijn;

3e. dat een rechtstreeksche verbinding wordt verkregen van Pangkalan Brandan met de Besitangstreek en met Tamiang, die steeds van groote waarde zal blijven, ook al wordt later de Aroebaai de oceaanhaven en de Delispoor daarheen getrokken;

4e. dat deze doortrekking, die ongeveer één millioen gulden zal kosten, niet zal behoeven te worden gebouwd, als het baggerwerk te Belawan slaagt en de oceaanhaven voor de Oostkust hier wordt gebouwd;

5e. dat de lijn Besitang-Tandjong Slamat, die anderhalf millioen gulden zal kosten, niet zal behoeven te worden gebouwd, zoolang niet is gebleken, dat daaraan behoefte bestaat voor het doorgaand verkeer tusschen Tamiang en Deli, hetgeen m i. nog wel eenige tienfallen van jaren zal duren.

De voorstelling, die de heer Beijerman van het verkeer in de Aroebaai heeft gegeven (vide hooger genoemd artikel), zou veel te gunstig zijn, nu blijkt dat deze daarbij het verkeer van Pangkalan Brandan tot dat in de Aroebaai heeft gerekend.

Het moge waar zijn, dat van nautisch standpunt de toegang tot Pangkalan Brandan, d.w.z. de Balbalangeul buiten de kust, tot de Aroebaai mag worden gerekend, dit geldt toch zeker niet van de Balbalan-rivier zelf, waarin de haven van Pangkalan Brandan is gelegen.

„Wij behandelen geen nautisch maar een economisch vraagstuk en, bij de bespreking hiervan ging het niet om het verkeer in de toegangen, maar om dat in de havens zelf."

Volgens de algemeen gangbare opvatting ter Oostkust ligt Pangkalan Brandan niet aan de Aroebaai, doch vormt een zelfstandige haven.

„Ook is het wel zeer duidelijk, dat ter weerlegging van mijn betoog, dat het bestaand verkeer in de Aroebaai geen aanleiding geeft tot de keuze van Telok Taboehan als eindpunt van den Atjehtramweg, onder dit bestaand verkeer niet mocht worden gerangschikt het verkeer in de haven van Pangkalan Brandan, dat ik juist daartegenover had gesteld.

Wat ten slotte de preferentie betreft aan de Deli Spoorweg-Mij. verleend voor de lijn Pangkalan Brandan-Aroebaai, deelt de heer Schadee mede, dat de aanvraag daartoe geschiedde in het begin van 1911, toen van de plannen der Regeering omtrent de voltooiïng van den Atjehtramweg nog niets bekend was en, zooals daarbij aan de Regeering werd medegedeeld, om haar te doen blijken dat de Deli Spoorweg Mij., hoewel gelijktijdig hare concessieaanvraag voor deze lijn terugnemende, in beginsel bereid bleef tot medewerking, wanneer de Regeering hare plannen in zake Atjehtramweg en oceaanhaven voor de Oostkust zou hebben vastgesteld.

Blijkt dat de Regeering op overleg en samenwerking met de Maatschappij geen prijs stelt, dan is het zeker niet zeer waarschijnlijk, dat de Maatschappij van die preferentie gebruik zal maken [1]).

Op de vergadering van de *Cultuurraad* van 26 September 1912, waarop o.m. het punt „Uitdieping Belawangeul — Deli-Atjeh-verbinding" aan de orde kwam, [2]) was door den heer Schadee de volgende motie gesteld:

„De Raad betreurt, dat een plan tot verbinding van den Atjehtramweg met de haven Telok Taboehan in de Aroebaai en met de lijnen der Deli Spoorweg-Maatschappij door de Regeering is vastgesteld, zonder dat de Raad in de gelegenheid is gesteld, van dit plan en van de motieven, die daartoe hebben geleid, kennis te nemen;

„acht het noodig, dat dit plan, (althans voor zoover betreft het gedeelte ten Oosten van de Besitangrivier) alsnog aan de belangen van het Cultuurgebied worde getoetst, alvorens tot de uitvoering daarvan worde overgegaan;

---

1) Onder de ter vergadering van den *Cultuurraad* op 26 September 1912 voorgelezen „Ingekomen stukken" bevond zich o. m. een verzoek van den administrateur der Deli Spoorweg Mij. om *voorrang voor den aanleg van een lijn van Pangkalan Brandan naar Telok Taboehan (aan de Aroebaai).*

2) Vide het artikel *„Belawanhaven en Atjehtram"* in de December-aflevering 1912 van dit Tijdschrift.

„besluit tot de Regeering het eerbiedig verzoek te richten, den Raad daartoe in de gelegenheid te stellen."

De heer Beijerman had voorgesteld daaruit te schrappen de woorden „met de haven Telok Taboehan in de Aroebaai en," alsmede „althans voor zoover betreft het gedeelte ten Oosten van de Besitangrivier."

Ten slotte werd de *ongewijzigde* motie-Schadee *verworpen* met 18 tegen 4 stemmen, en de motie zooals zij geamendeerd was door den heer Beijerman *aangenomen* met 19 stemmen tegen 3.

Blijkens het terzake verhandelde op de vergadering van den Cultuurraad van 20 Februari 1913 werd aan laatstbedoeld verzoek tegemoet gekomen en haar advies gevraagd inzake de voorgestelde doortrekking van den Atjeh-tramweg via Besitang naar Telok Taboehan en verbinding van dien weg met het Delispoorwegnet, in verband met de ontvangen missive terzake van den chef van aanleg der Atjehtram.

Aan het verslag van evenbedoelde vergadering, voorkomende in de *Deli Courant* van 20 Februari 1913, ontleenen wij het volgende.

De heer Schadee merkt op, dat de chef van aanleg begint met te zeggen, dat het nut van de lijn Besitang-Aroebaai niet nader behoeft te worden aangetoond, daarvoor verwijst spr. naar de met den heer Beijerman gevoerde correspondentie.

Voor het overige blijft dus over de verbinding Besitang met Pangkalan Brandan of Tandjong Slamat.

De verbinding-Telok Taboehan kan op twee manieren worden tot standgebracht en wel volgens een Westelijk en volgens een Oostelijk tracé. Dit laatste is 800 meter langer, maar in technisch opzicht belangrijk gunstiger en wil men met de mogelijkheid eener verbinding met Brandan rekening houden, dan moet het Oostelijk tracé gekozen worden.

Als verbindingslijnen tusschen Atjehtram en Delispoor moeten dan, volgens den heer Schadee, vergeleken worden de lijn van het splitsingsstation Pematang Pandjang tot Brandan en de lijn Besitang-Tandjong Slamat. De eerste lijn is 8 K.M. lang en wordt geraamd op *f* 300.000, de tweede is 30 K.M. lang en wordt geraamd op *f* 1.450.000, dus *f* 1.150.000 meer.

In zijn betoog zegt de chef van aanleg, dat de lijn Besitang-Tandjong Slamat moet worden gekozen omdat het de kortste weg is.

Beweerd wordt, dat alleen langs dezen weg een verbinding Kota Radja-Medan in twee dagen mogelijk zal zijn.

In aanmerking genomen de snelheid van Atjehtram en Delispoor (behouden snelheid resp. 20 en 30 K.M.), aldus de heer Schadee, is het verschil in rijtijd langs de wegen Besitang-Tandjong Slamat en Besitang-Brandan-Tandjong Slamat 20 minuten. En wanneer de snelheden bij gebleken behoefte, worden opgevoerd, zou het verschil niet meer dan 13 minuten bedragen.

De redeneering, dat Brandan geen voordeel van de aansluiting met de Atjehtram zal hebben, begrijpt spr. niet. Brandan nu slechts het punt van overlading in tongkangs zal er beter voor staan als overlaadplaats in spoorwagens. Als voorbeeld diene, dat het vervoer van een zak rijst van Brandan per tongkang naar Tamiang *f* 1.— kost en per Atjehtram *f* 0 24.

De Chineesche kedehs te Kwala Simpang, 80 in getal, en bijna alle filialen van die te Brandan, ontvangen 1/3 deel van de import van Brandan. De waarde van dezen handel kan op minstens een millioen per jaar worden gesteld en de winst op minstens *f* 100.000 en voor een dergelijke handel is een uitgaaf van *f* 300.000 toch geen overdreven eisch.

Ook de toenemende inlandsche bevolking komt de lijn ten goede en Brandan is voor die bevolking de hoofd- en marktplaats.

Vervoer van eenige beteekenis van en naar *Atjeh* op de lijnen Telok Taboehan-Besitang en Besitang-Tandjong Slamat verwacht de heer Schadee niet.

Maar gecombineerd vormen deze lijnen een verbinding van Tandjong Slamat met de Aroebaai, waarmee klaarblijkelijk beoogd wordt het vervoer van de *Langkatlijn*, dat thans over Belawan en Brandan gaat, zooveel mogelijk af te leiden naar de Aroebaai. Spr. laat de mogelijkheid en juistheid hiervan onbesproken, maar hij wijst op de gevolgen ervan. De resultaten van de smalspoorlijn zullen afhangen van het verkeer dat zij aan de Delispoor onttrekt. En de D. S. M. staat machteloos omdat haar concurrent de Overheid is, die haar tarieven vaststelt. De Langatlijn zal daardoor voor haar in waarde minderen en de plaatsen Tandjong

Poera en Pangkalan Brandan zullen relatief achteruitgaan. *De D. S. M. zal er dus niet aan denken om die lijn in normaalspoor om te bouwen* [1]) Bij de nieuwe in te voeren reglementen wordt de maximumsnelheid der tramwegen teruggebracht tot 30 K.M., d.i. een behouden snelheid van 20 K.M. per uur. Over het traject Timbang Langkat-Tandjong Slamat zou *dan* [1]) 33 min. langer worden gereden waardoor de verbinding met Atjeh verlengd in plaats van verkort zou worden. Daarbij kan geen goede samenwerking ontstaan en het publiek zou de dupe worden.

Een voordeel zou de verbinding Tandjong Slamat-Besitang dus niet geven en Beneden-Langkat zou nadeel lijden.

Daarom geeft spr. in overweging aan de aansluiting te Brandan de voorkeur te geven boven die te Tandjong Slamat. De heer Schadee wees er nog op, dat bij te plegen overleg, b.v. van de D. S. M. de verbintenis zou kunnen worden verkregen om een breedspoor verbinding aan te leggen, zoodra de invoerechten te Telok Taboehan een bepaald bedrag bereikt zullen hebben. Hij gelooft verder niet, dat de Atjehtram ooit voor doorgaand verkeer in aanmerking zal komen, als men er op let, dat een boot van Atjeh naar Belawan 26 uren noodig heeft en de tramverbinding twee dagen.

De heer van der Plas (de tegenwoordige Gouverneur der Oostkust van Sumatra) legde er n.h.d.v. zeer terecht den nadruk op, dat een parallellijn door een nieuwe streek nooit een nadeel voor het cultuurgebied kan zijn. „Verder is", aldus de heer van der Plas, „een gunstige haven als Telok Taboehan van meer belang voor het achterland, dan een slechte als Pangkalan Brandan. Ook zal concurrentie steeds in het voordeel der gebruikers zijn". Spr. herhaalt wat hij vroeger zeide, dat het voor den heer Schadee onmogelijk is om het belang der Delispoor te scheiden van dat van het cultuurgebied.

De heer Schadee verwacht van het transitoverkeer Atjeh-Beneden Langkat weinig maar wel van de ontwikkeling van het bestaande locale verkeer.

Ten slotte werd het voorstel van den heer Schadee om aan de Regeering en den chef van aanleg mede te deelen, dat de voorkeur wordt gegeven aan een verbinding met Pangkalan Brandan

1) Cursiveering dez. aangebracht.

boven die met Tandjong Slamat, aangenomen met 28 tegen 1 stem.

Het heeft ons verwonderd, dat de heer Schadee op vorenbedoelde vergadering, toen de doortrekking van de Atjehtram en de verbinding daarvan met de Delispoor nog eens principieel in beschouwing werd genomen en aan het oordeel van den Cultuurraad onderworpen, de door den chef van aanleg voorgestane verbinding Besitang-Aroebaai niet wederom op principieele gronden en met kracht heeft bestreden, doch heeft volstaan met terzake te verwijzen naar de met den heer Beijerman gevoerde correspondentie, en vervolgens die verbinding Besitang-Telok Taboehan juist als uitgangspunt nam voor zijne verdere voorstellen.

Het heeft op ons min of meer den indrúk gemaakt, dat de heer Schadee het nut van de lijn Besitang-Aroebaai zelf ook wel degelijk inziet en die verbinding op zich zelf een gevaar acht voor Pangkalan Brandan, doch, begrijpende, dat de tot standkoming daarvan toch niet tegen te houden zou zijn, zich daartegen ook niet verder heeft verzet, maar met zijn voorstel tot aanleg van de lijn Pematang Pandjang-Pangkalan Brandan getracht heeft met evenbedoelde verbinding als basis ook de verbinding met Pangkalan Brandan er door te zien te krijgen.

Beschouwt men het laatst bedoeld voorstel van den heer Schadee nader (vide hiervoren), dan ziet men dat, afgescheiden van de noodzakelijkheid tot een nader plaatselijk onderzoek — zeer wel mogelijk met negatief resultaat—, de verbinding Besitang-Telok Taboehan bijna 1 K.M. *langer* zou worden, terwijl het *tijdsverschil* met de verbinding Besitang-Tandjong Slamat vrij belangrijk is.

Wel is waar zal de lijn Besitang-Tandjong Slamat meer kosten dan de lijn Pematang Pandjang-Pangkalan Brandan, doch het door den heer Schadee aanbevolen Oostelijk tracé zal zeer waarschijnlijk ook meer kosten dan het Westelijk tracé volgens het Atjehplan, terwijl men daarbij bovengenoemde nadeelen ontloopt en het voordeel heeft van een kortere *doorgaande* verbinding.

De voordeelen van dit laatste worden n.h.v. wel wat onderschat. Doorgaand verkeer is altijd te verkiezen boven het verkeer met overlading, en het tijdsverlies bij overlading zal werkelijk niet gering zijn.

Het gevaar bovendien, dat van de verbinding Besitang-Tandjong Slamat voor goed wordt *afgezien*, bijaldien de verbinding Pematang Pandjang-Pangkalan Brandan mocht tot standkomen is lang niet denkbeeldig, en daarop mag men het niet laten aankomen.

Terwille *alleen* van *Pangkalan Brandan*, want *daarop* komt ten slotte alles neer, en van de Delispoor natuurlijk, op het voorstel van den heer Schadee in te gaan, achten wij niet gemotiveerd.

De verbinding Besitang—Tandjong Slamat mag niet achterblijven en mocht de Deli Spoorweg Mij. tot den aanleg daarvan niet willen overgaan, dan zal het Gouvernement zelf zonder dralen die taak op zich moeten nemen.

Van *unfaire* concurrentie van de zijde van het Gouvernement, waarop door den heer Schadee bedektelijk is gezinspeeld, zal natuurlijk geen sprake zijn, het Gouvernement staat de belangen van het algemeen, dus ook die van de Deli Spoorweg Mij. en daarmede die van het „cultuurgebied" voor; doch wanneer dat *algemeen* belang een verbinding eischt, met als gevolg concurrentie aan de D.S M, en daardoor verlaging der tarieven, dan dient dit bijzondere belang van de D.S.M. ondergeschikt te zijn aan dat algemeene belang, welke regel à fortieri nog sterker aan den dag treedt bijaldien te eeniger tijd de omstandigheden mochten nopen tot naasting van de Deli Spoorweg Maatschappij over te gaan.

Intusschen werden bij de Gouvernements besluiten van 17 Juni en 16 October 1913 Nos. 59 en 25 de gelden toegestaan voor de doortrekking van de Atjeh-stoomtram respectievelijk van Koeala Simpang tot aan de grens tusschen Tamiang en Langkat, en van af die grens tot Besitang; terwijl het Aroe-baai-plan (de verbinding Besitang-Aroebaai) gehandhaafd bleef.

Bijaldien de lijnen Besitang-Pematang Tandjong-Telok Taboehan en Pematang Pandjang-Pangkalan Brandan tot stand mochten komen, zou de gevreesde concurrentie door de parallellijn Besitang-Tandjong Slamat komen te vervallen, omdat de eventueele uitvoer van de Langkatsche ondernemingen dan toch per Delispoor via Pangkalan Brandan-Pematang Tandjong naar de Aroe-baai plaats zou hebben.

Bovenbedoeld plan had inderdaad meer kans van slagen, omdat reeds om de te hooge verwachtingen van de Langkatsche terreinen voorloopig was afgezien van eene directe verbinding Besitang-Tandjong Slamat, waarvan in de naaste toekomst dus geen ander voordeel te verwachten was dan eene kortere verbinding met Medan.

Men wenschte echter de verbinding der bloeiende Tamiangsche ondernemingen op zoo goedkoop mogelijke wijze met de aan de Aroebaai gelegen haven Telok Taboehan te verzekeren, zoodat van Regeeringswege dan ook reeds machtiging werd verleend tot den aanleg van de goedkoopere Noordelijke vlaktelijn van Besitang via Pangkalan Soesoe naar Telok Taboehan.

In verband hiermede stelde de Cultuurraad nu voor de verbinding van de Atjeh- en Deli-tramnetten tot stand te brengen door een lijn Besitang-Pangkalan Brandan. Hiertegen werd echter aangevoerd, dat daardoor de rechtstreeksche verbinding Besitang-Tandjong Slamat naar eene nog verdere toekomst verplaatst zou worden, welke verbinding toch in latere tijden noodzakelijk zal blijken. Daarom werd in overweging genomen eene directe verbinding van Pangkalan Brandan met Telok Taboehan, door aansluiting aan het Atjehnet.

Die verbinding zou er een zijn met *breedspoor*, in aansluiting dus met de lijnen der D. S. M.

De aanleg zou van *Staatswege* geschieden. Hiervan kwam men evenwel om verschillende redenen terug. Waarschijnlijk zou nu de Deli Spoorweg Maatschappij aan eigen aanleg van bedoelde lijn de voorkeur geven.

In even bedoelde plannen schijnt daarop weder wijziging te zijn gebracht.

Lag het aanvankelijk in de bedoeling *Telok Taboehan* als eindpunt te nemen van de zijlijn der Atjehtram naar de Aroebaai, en daar een haveninrichting te bouwen, waarvoor op de ontwerpbegrooting voor 1916 dan ook een bedrag van *f* 150.000 ten behoeve van een begin van uitvoering werd gebracht, terwijl ook reeds voorloopige besprekingen werden gevoerd ten einde de beschikking te krijgen over een terrein, geschikt als emplacement voor de woningen van het personeel — in dienst te stellen in het belang van de exploitatie van genoemde haven, gelegen op het eiland *Sembilan*, welk terrein deel uitmaakt van een door het

betrokken Inlandsch Zelfbestuur aan de Bataafsche Petroleum Maatschappij in concessie uitgegeven complex gronden, — men is daarop later weer teruggekomen.

Niet te Telok Taboehan doch te *Pangkalan Soesoe* zal nu eene haveninrichting gebouwd worden. Het ligt in de bedoeling met laatstbedoeld werk aan te vangen, zoodra de wetgever hoogerbedoeld bedrag van *f* 150.000 zal hebben toegestaan, en al aanstonds het zelfbestuur van Langkat te raadplegen over den afstand van het daarvoor benoodigde terrein, zullende de gebruikelijke verklaring van dien afstand eerst zijn te teekenen nadat evenbedoelde fondsen zullen zijn toegestaan.

Wat aangaat de motieven die geleid hebben tot de keuze Pangkalan Soesoe voor de te bouwen haveninrichting aan de Aroebaai, wordt het volgende opgemerkt.

In verband met de adviezen van de heeren Kraus en de Jongh en de hoopvol stemmende aanvankelijke uitkomsten verkregen met den slibzuiger „Java" ten opzichte van de uitdieping van de Belawangeul, werden de oorspronkelijke plannen om nabij Telok Taboehan een *eersterangshaven* aan te leggen *ter zijde gelegd.*

Van de grootsch opgezette plannen bleef slechts over het denkbeeld van een bescheiden inrichting voldoende aan de meer matige eischen der *kustvaart.*

Ten opzichte van dit kusthavenplan werd verder minder de steun gevonden in de noodzakelijkheid om in de afvoerbehoeften van een reeds tot ontwikkeling en bloei geraakte landstreek te voorzien, dan wel meer gedacht aan vraagstukken op het gebied van spoorweg- en landschappolitiek.

Voor een haveninrichting in de Aroebaai schijnt althans voor het eerste tiental jaren met eenvoudige middelen te kunnen worden volstaan.

Het achterland van Telok Taboehan, het Tamiangsche, dat naar die haven zal moeten afvoeren is in het Noorden en Zuiden begrensd door de afvoergebieden van de bestaande kusthavens Langsar en Pangkalan Brandan en heeft een betrekkelijk kleine uitgestrektheid; het bestaat uit streken die — behalve het gedeelte waar het land als moeras in de zee overgaat, wel geschikt te

maken zijn voor cultures, maar toch vergeleken bij de omgeving van Deli en Zuid-Atjeh ten achter staan.

Hoewel het uiteraard onmogelijk is de snelheid van de uitbreiding der cultures vooruit te bepalen, wordt althans in de eerste jaren een intensieve exploitatie in het Tamiangsche niet verwacht.

De onzekere vooruitzichten van het achterland leverden niet voldoende motieven op om tot belangrijke uitgaven voor een *groote* kusthaven te besluiten.

De vraag is gesteld of zulks niet gerechtvaardigd zou zijn, indien verwacht kan worden, dat door het aanleggen van een haven en de daaruit voortvloeiende verbetering in de bestaande afvoergelegenheid in belangrijke mate tot de opkomst van het achterland wordt bijgedragen.

Zulk een invloed is echter, afgescheiden van eventueele andere gunstige factoren voor ontwikkeling van het achterland, niet direct verbonden aan een havenaanleg juist bij Telok Taboehan.

De D. S. M. schijnt de verbinding Besitang-Pangkalan Brandan voor hare rekening tot stand te zullen brengen en verder een *derde lijn* te zullen aanleggen naast de Atjehtram van Besitang via Pangkalan Soesoe naar Telok Taboehan (vide bijgevoegd kaartje).

Het zal dan voor lading die te Besitang aangebracht wordt en naar een eventueele haven te Telok Taboehan moet worden vervoerd onverschillig zijn of de Atjehtram of de D. S. M. gekozen wordt, want over dat traject gaan beide lijnen gezamenlijk naast elkander.

Dat Atjehtram en D. S. M. elk als eindpunt een havenemplacement te Telok Taboehan bereiken is van een spoorwegstandpunt juist gezien, doch waar zij het laatste traject op dezelfde baan afleggen, wordt de gevolgde spoorwegpolitiek op zichzelf niet aangetast, wanneer men dat gezamenlijke eindpunt verlegt naar een plaats waar evenveel of bijna gelijke accomodatie wordt aangeboden als te Telok Taboehan.

Daartoe werd de aandacht gevestigd op *Pangkalan Soesoe*, ongeveer halverwege Besitang en Telok Taboehan, waar beide spoorwegmaatschappijen een station zouden krijgen.

Bij Telok Taboehan is op niet al te grooten afstand van de kust het water voldoende diep voor de schepen, die door de Sem-

bilangeul (de zuidelijke ingang van de Aroebaai) binnen kunnen komen en is de wateroppervlakte voor het wenden en keeren der schepen breed genoeg. Ook wordt de noodige rust van het wateroppervlak aangetroffen, dank zij het tegenoverliggende eiland Poeloe Sembilan.

Van een nautisch standpunt gezien biedt deze plaats dus vele voordeelen.

Daartegenover staan belangrijke bezwaren.

Door de ligging midden in een laag en moerassig kustgedeelte, ver verwijderd van iedere nederzetting, wordt niet verwacht, dat een bloeiend havenbedrijf in korten tijd zal ontstaan en tot eene vestiging leiden van Chineesche handelaren en inlandsche werkkrachten.

Verder zullen belangrijke sommen noodig zijn voor eene noodzakelijke assaineering van een deel van Telok Taboehan voordat deze plaats als woonwijk geschikt zal zijn.

Voorts schijnt er alle aanleiding te zijn om te betwijfelen of de „Bataafsche" hooger bedoelde gronden op het eiland Sembilan, in verband met het vorenstaande — noodig om de spoorweg- en havenambtenaren een geschikte verblijfplaats te kunnen aanwijzen-, wel zal willen teruggeven.

Ten slotte moeten alle goederen te Telok Taboehan gelost het traject van af deze haven tot Pangkalan Soesoe afleggen zonder dat onderweg lading wordt afgegeven of opgenomen, omdat dit lijngedeelte door een onbewoonbare wildernis voert.

Op grond van boven vermelde bezwaren werd omgezien naar een andere plaats voor de oprichting van het havenetablissement, waar die bezwaren zich niet zouden voordoen en viel de keuze op Pangkalan Soesoe, waar de Bataafsche een uitgebreid etablissement heeft, voorzien van aanlegsteiger, terwijl ter plaatse reeds een gevestigde handel en scheepvaart is.

Het onvruchtbare spoorweggedeelte Pangkalan Soesoe—Telok Taboehan, waarvan de onderbouw ten koste van een belangrijk bedrag (*f* 200.000) intusschen echter reeds gereed kwam, zou daardoor komen te vervallen.

Op nautisch gebied zou Pangkalan Soesoe voor de te verwachten kustbooten geene bezwaren opleveren, terwijl ook de grondkwestie gemakkelijk zou zijn op te lossen.

De lijnen der Atjehtram en D. S. M. zullen ieder voor zich afzonderlijk aansluiten op de lijnen van de opslagloods. Het ontwerp voor de haveninrichting te Pangkalan Soesoe is eenvoudiger dan oorspronkelijk voor Telok Taboehan was ontworpen, en gemakkelijk voor uitbreiding vatbaar.

Aan het vorenstaande kan worden toegevoegd, dat ook reeds besprekingen worden gevoerd over de *wijze* waarop het Gouvernement de beschikking zou kunnen erlangen over den benoodigden grond voor de doortrekking van de Atjehtram, over de betrokken door het Zelfbestuur van Langkat aan de Bataafsche voor het winnen van aardoliën en andere delfstoffen in concessie gegeven terreinen.

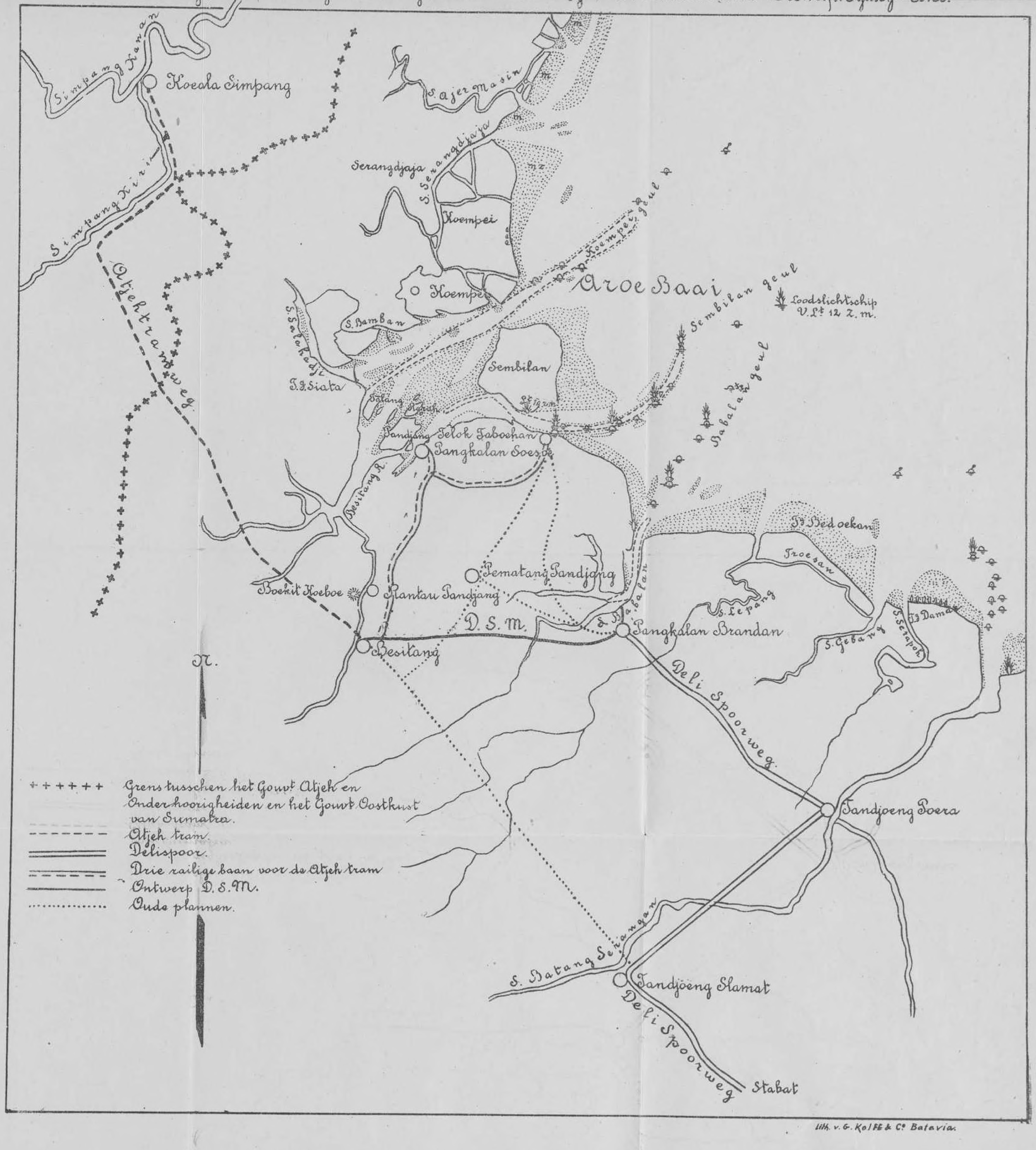
Wanneer de verbinding tusschen de Atjehtram en het Delinet, zoomede de zijlijn van de Atjehtram naar de Aroebaai tot stand zullen komen zooals hiervoren werd uiteengezet en op bijgevoegd kaartje nader is aangegeven, zal daarmede voorloopig zeker — hoewel niet ten volle, dan toch grootendeels — aan de wenschen van de Deli Spoorweg Maatschappij worden tegemoetgekomen.

Wel is waar heeft zij de verbinding Besitang-Aroebaai en het besluit tot den bouw van een haveninrichting aan genoemde baai aan het eindpunt van evenbedoelde verbinding niet kunnen tegenhouden, doch het daaruit eventueel voor haar en de haven Pangkalan Brandan voortvloeiende nadeel zal zij waarschijnlijk voor een groot deel weten te neutraliseeren door hare thans geprojecteerde vorenbedoelde verbindingslijnen.

De Regeering heeft voorloopig afgezien van eene verbinding van Staatswege tusschen de Atjehtram en de Delispoor, met het gevolg dat de D. S. M. thans de door haar zoo vurig gewenschte verbinding Besitang-Pangkalan Brandan zelf zal aanleggen, zoodat nu betwijfeld mag worden of de korte, doorgaande verbinding Besitang-Tandjong Slamat binnen afzienbaren tijd, misschien wel ooit, zal tot stand komen.

Weltevreden, 4 December 1915.

J. Roest.



Lith. v. G. Kolff & Co. Batavia.